



Framkvæmda- fréttir

18. tbl. / 12



11. Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar var haldin í Hörpu (Kaldalóni) 9. nóvember sl. Skráðir þátttakendur voru 186 og hlýddu þeir á yfir 20 áhugaverða fyrirlestra um rannsóknarverkefni sem Vegagerðin hefur styrkt.



Hreinn Haraldsson
vegamálastjóri
skrifar

Innleiðing gæðastýringaráætlana

Vegagerðin hefur um nokkurt skeið unnið að því að innleiða gæða-, umhverfis- og öryggisstjórnunarkerfi.

Við þá uppbyggingu er horft til krafna

í alþjóðlegum stöðlum s.s. ISO 9001, ISO 14000 og OHSAS öryggisstjórnunarstaðalsins. Kerfið er notað í hluta starfseminnar en enn vantar upp á hún sé eins og vera ber í öðrum hlutum hennar.

Innleiðing gæðastjórnunar hjá stofnunum, verktökum og ráðgjöfum á Íslandi hefur gengið hægt þrátt fyrir háleit markmið. Vegagerðin hefur í gegnum tíðina verið í samstarfi m.a. við aðra stóra verkkaupa, Samtök iðnaðarins og verktaka við að koma gæðastjórnun á í þessum geira. Tilgangurinn með þessari vinnu er að tryggja betri verk, að þau mannvirki sem verða til standist þær kröfur sem til þeirra eru gerðar. En ekki síður til að skýra hlutverk þeirra sem að verkunum koma og ábyrgðarsvið. Þess vegna höldum við ótraud áfram í þessari vinnu og viljum leggja okkar af mörkum til að þetta hljóti sem best brautargengi.

Gagnrýni um ónóga og ósamstillta eftirfylgni hvað varðar kröfur í útboðsgögnum varð til þess að sett var af stað vinna til að bæta þar úr. Tilgangurinn með þessari vinnu var meðal annars sá að gera kröfur útboðsgagna skýrari í

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 18. tbl. 20. árg. nr. 596 19. nóv. 2012

Ritsjórn
og umsjón útgáfu:
**Viktor Arnar
Ingólfsson**
Ábyrgðarmaður:
Gunnar Gunnarsson
Prentun: Oddi

Ösk um áskrift sendist til:
Vegagerðin
Framkvæmdafréttir
Borgartúni 7
105 Reykjavík
eða með tölvupósti til:
vai@vegagerdin.is

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útbod eru kynnt, útboðsauglysingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttæfni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Útgáfa er óregluleg og nokkrar vikur geta liðið milli tölublaða. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafolk. Áskrift er endurgjaldslaus.

stað þess að vera með tilvísanir í leiðbeinandi rit og reglur. Það er von okkar að sú vinna sé að skila sér með skýrari og afdráttarlausari útbodsgögnum.

Þá var skoðað hvernig bæta mætti það verklag og þau gögn sem verktaka er ætlað að skila, sem staðfesta að mannvirki uppfylli þær gæðakröfur sem til þess eru gerðar. Út úr þessari vinnu urðu til gæðastýringaráætlanir fyrir allflestu verkþætti sem notaðir eru við vegagerð.

Gæðastýringaráætlun er skjal sem sniðið er að hverju verki fyrir sig og inniheldur lista yfir alla verkþætti sem tiltekið verk felur í sér. Þar kemur fram hvaða mælingar og skráningar verktaki skal gera til að sýna fram á að verk hafi verið unnið í samræmi við kröfur útbodsgagna.

Krafa um að verktaki skili gæðastýringaráætlunum hefur verið hluti af kröfum í útbodsgögnum um nokkurt skeið en nú er ætlunin að breyta því fyrirkomulagi.

Ákveðið hefur verið að frá og með 1. janúar 2013 muni gæðastýringaráætlanir fylgja öllum útbodsgögnum Vegagerð-

arinnar og þeir verktakar sem taka að sér verk fyrir stofnunina skulu fylgja þeim. Um leið verður bætt úr eftirfylgni Vegagerðarinnar.

Gæðastýringaráætlanir einar og sér eru þó ekki nóg og því hafa verið útbúin eyðublöð fyrir alla verkþætti sem verktaki skal fylla út í samræmi við kröfur gæðastýringaráætlunar.

Seinasti hlutinn í þessu ferli er síðan vinna eftirlitsaðila, hvort sem það eru eftirlitsaðilar Vegagerðarinnar eða verktakar sem taka eftirlitið að sér. Hlutverk eftirlits er að fylgja því eftir að unnið sé samkvæmt skráðu verklagi. Gerð er eftirlitsáætlun fyrir hvert verk sem lýsir því hvernig eftirliti með viðkomandi verki verður háttáð. Eftirlitsáætlun tengist beint því sem tilgreint er í gæðastýringaráætlun fyrir verktaka. Eftirlitsaðilum sem starfa fyrir Vegagerðina mun verða upp-álagt að vinna samkvæmt þessu verklagi

Það er ósk mín og von að þetta nýja verklag muni skila okkur betri verkum og skýra betur ábyrgð verkkaupa, verktaka og eftirlitsaðila. ■



Guðmundur Ingólfsson ljósmyndari (Ímynd) tók yfir 500 ljósmyndir sumarið 1974 af framkvæmdum og vegagerðarmönnum á Suðvesturhorninu, frá Selfossi upp í Borgarnes, og eru þær varðveittar á skyggnum hjá Vegagerðinni. Þær hafa nú verið skannaðar og unnið er að greiningu þeirra því allar eru þær ómerktar. Flestar sýna þær vega- og brúagerð sem ráðist var í á Þingvallavegi þegar haldið var uppá 1100 ára afmæli Íslandsbyggðar 28. júlí 1974. Það er tilgáta ritstjóra að myndin hér að ofan sé frá Þingvallavegi við Sogið og Ingólfsfjall sé í baksyn.



Matthildur Bára Stefánsdóttir
deildarstjóri
umhverfis- og skipulagsmál
skrifar

Listi Vegagerðarinnar yfir varasöm efni ásamt öryggisblöðum

Vegagerðin hefur tekið saman yfirlit yfir eiturefni og hættuleg efni sem eru í notkun á starfsstöðvum hennar og vistað í þar til gerðum gagnagrunni. Þar eru einnig vistað öryggisblöð fyrir efni. Grunnurinn er opinn starfsmönnum á innri vef stofnunarinnar en ákveðið var að hafa hann einnig aðgengilegan á heimasíðu Vegagerðarinnar. Sjá vegagerdin.is, Um Vegagerðina, Umhverfismál, Varasöm efni.

Eiturefni og hættuleg efni geta valdið bráðum eða langvarandi skaða á heilsu manna og dýra, eða valdið tjóni á umhverfi. Þessi efni eru merkingarskyld samkvæmt reglugerð um flokkun, merkingu og meðferð eiturefna, hættulegra efna og vörutegunda, sem innihalda slík efni. Þetta eru efni merkt Tx og T; sterkt eiturog eiturog, og efni merkt Xn, C, Xi, E, Fx, F, O og N; hættulegt heilsu, ætandi, ertandi, sprengifimt, afar eldfimt, mjög eldfimt, eldnærandi og hættulegt umhverfinu.

Eitt af markmiðum stjórnvalda í stefnumörkun til ársins 2020 er umhverfi án hættulegra efna. Þar er eitt undirmarkmiðanna að losun efna sem eru hættuleg heilbrigði og umhverfi verði takmörkuð eins og mögulegt er og verði hætt innan aldarfjórðungs (Velferð til framtíðar – Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi. Útg. 2002). Meðal markmiða stjórnvalda til ársins 2013 er að markvisst verði unnið að því að skipta eiturefnum og hættulegum efnum út fyrir efni eða aðferðir sem hafa í för með sér minni hættu fyrir heilsu og umhverfi.

Vegagerðin lítur á það sem veigamikinn þátt í hlutverki stofnunarinnar, að tekið sé tillit til umhverfis- og öryggissjónarmiða. Þetta endurspeglast bæði í meginmarkmiðum og stefnum Vegagerðarinnar. Starfsmenn og verktakar eru því hvattir til að vanda val á efnum til nota við vinnu sína og draga markvisst úr notkun eiturefna (merkt T og Tx) og efna sem eru hættuleg heilsu (Xn) og umhverfi (N).

Ekkert sterkt eiturog (Tx) er í notkun hjá Vegagerðinni en

eiturefni (T) í notkun hjá henni eru tvö, bensín og metanól. Eiturefni skal geyma í læstri geymslu.

Efnavara sem getur stofnað heilsu starfsmanna í hættu skal vera í öruggum og vel merktum umbúðum. Halda þarf merkingarskyldum efnum í hæfilegri fjarlægð frá stöðuvötnum, ám, grunnvatni og sjó. Tryggja þarf að efnageymslur séu lekaheldar og vel loftaðar, enda er gerð krafa um það í reglugerðinni og í almennum starfsleyfisskilyrðum. Hættuleg efni skulu meðhöndluð af varúð og þess vandlega gætt að þau berist ekki í niðurföll t.d. með því að hafa lekabyttur undir efnunum í geymslum. Við mikinn leka ber að binda efnin með ísogsefnum til að hindra að þau berist út í umhverfið. Setja skal úrganginn (spilliefni) í lokað ílát, merkja með innihaldi og senda síðan til spilliefnamóttöku til förgunar.

Berist efni á einhvern hátt í umhverfið, í meira magni en starfsmenn / verktakar ráða við að hreinsa upp, skal tilkynna það slökkviliði í s. 112.

Samkvæmt lögum um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum skal vinnuveitandi gæta þess að þær vinnuáætlaðar séu fyrir hendi og þeim starfsaðferðum sé beitt sem tryggja að starfsmenn séu varðir gegn slysum, mengun og sjúkdómum. Grípa skal til nauðsynlegra forvarna til að koma í veg fyrir mengun á vinnustað eða draga úr henni eins og kostur er, t.d. með því að nota hættulitlar efnavörur. ■



Varnaðarmerkin hafa eftirfarandi merkingu:

							
1	2	3	4	5	6	7	8

- Mjög eldfimt (F) og afar eldfimt (F+)
- Eitrað (T) og mjög eitrað (T+)
- Ætandi (C)
- Eldnærandi (O)
- Hættulegt heilsu (Xn)
- Ertandi (Xi)
- Sprengifimt (E)
- Hættulegt umhverfinu

Heimild: Vinnueftirlit ríkisins



Baldur Þór Þorvaldsson
verkfræðingur á brúadeild
Vegagerðarinnar
skrifar

Drekkingarhylur, vegur í Almannagjá og brú yfir Öxará

Söguleg upprifjun og mögulegar
úrbætur á brú

Það er orðið nokkuð langt síðan vegur um Almannagjá og brú yfir Öxará við Drekkingarhyl fóru undan forsjá Vegagerðarinnar. Nú er það þjóðgarðurinn á Þingvöllum sem annast þessi mannvirki. Höfundur þessarar greinar er hins vegar áhugamaður um gömul samgöngumannvirki og skrifar þessa grein sem slíkur.

Saga Drekkingarhyls

Eitt kunnasta ornefni landsins er vafalaust Drekkingarhylur á Þingvöllum og ber þar margt til. Fyrst er að geta að hann er á helsta sögustað landsins og þar í alfaravegi við endann á Almannagjá að norðanverðu. Hylurinn er í Öxará þar sem hún steypist úr gjánni. Leið þeirra sem fara um gjána liggur því fram hjá honum, yfir Öxará, og niður á Vellina. Umhverfi hans er tilkomumikið og því ætti þessi umgjörð að nægja til að gera veg hans mikinn, en það kemur fleira til. Hann skipar sérstakan sess í þjóðarsögunni vegna hlutverks síns fyrir á öldum, en ekki verður það talið það fallegasta. Eins og nafnið segir notaðist hann til óhugnanlegra verka, því þar var sakakonum fyrir á öldum drekkt. Þar kemur að hinni hliðinni á merkasta sögustað landsins. Þingvellir eru ekki aðeins tákni þjóðarinnar um þjóðarmetnað og sjálfstæði heldur einnig um örbirgð og kúgun. Sem þingstaður fór þar fram uppkvaðning dóma og fullnusta, sem mörg ornefni þar bera vitni um. Þessa gætti sérstaklega á 16. og 17. öld á tímum illræmdasta réttarfars Íslandssögunnar. Um það segir Björn Þorsteinsson sagnfræðingur:

„Stóri dómur gilti lítt breyttur frá 1564 fram á 18. öld og var ekki afnuminn endanlega fyrir en 1838, en lítið sinnt seinustu 100 árin.“^{A1}.

Stóri dómur tók á sífjaspellsbrotum, eins og þau voru skilgreind á þeim tíma, og brot kvenna gátu kostað drekkingu í hylnum, en karlarnir voru hálshöggðir. Ættu höfðingjar hlut að slíku sluppu þeir að meira eða minna leyti^{B2} eins og



Mynd 1. Kárastaðastígur sem nú er efsti hluti Almannagjár. Ferðabók Paul Gaimards frá 1836, teikning: Mayer.

endanær. Hvernig að þessu var staðið segir Björn Þorsteinsson:

„Sökudólgurinn var bundinn í poka sem steyppt var yfir höfuð honum og tók niður á legg. Reipi sem böðullinn hélt í handan hylsins, var bundið um konuna. Eftir að hún hafði þannig staðið um stund var henni kippt í vatnið og haldið niðri með stöng uns hún var dauð.“^{A3}

Svo er að sjá að nokkuð oft hafi komið til þessara aftaka því í bæklingi FÍ segir Páll Sigurðsson:

„Vitað er um 18 konur sem drekkt var á Þingvöllum (oftast fyrir að eiga börn í dulsmáli), fyrst 1618 en síðast 1749.“^{C4}

Pótt þessi saga sé ófögur er hún samt hluti af þjóðarsögunni og ástæðulaust er að þegja um, ef eitthvað væri hægt að læra af henni. Drekkingarhylur verðskuldar því varðveislu og umgengni sem einn af athyglisverðustu sögustöðum landsins.

Vegur í Almannagjá

Áður en kemur að málum hylsins er rétt að skoða aðeins það sem segir um Almannagjá og umferð um hana.

Um hana segir Björn Th. Björnsson listfræðingur í Þingvallabók sinni^{B5}:

„Áður fyrir var Almannagjá lokuð: Enginn reiðfær vegur var ofan Gjána efri (síðar Kárastaðastíg) og engin brú á ánni við Drekkingarhyl. Og í gjánni voru engar búðir. Þannig var hún algert griðland að baki þingstaðnum sjálfum, grösugur og klettum luktur garður. En um miðja 18. öld, þegar þinghaldið lengdist og sýslumenn taka að byggja búðir, svo sem til forna, velja nokkrir þeim stæði nyrst á grundunum, nálægt Krossskarði og vatnsbóli í Drekkingarhyl. Enn meira rask verður svo eftir jarðsigið 1789 þegar syðsti hluti Hallveggar fer undir vatn og gömlu stígarnir yfir norðanverða gjána teppast. Þá verður um hríð nær engin fær leið vestur um frá Þingvöllum eða að vestan.“

Einnig segir Björn Th.:

Kárastaðastígur hafði svo sem verið farinn, og í jarðskjálftaskýrslu sinni frá 29. júní 1789 kallar séra Páll á Þingvöllum hann „almenningsveg“, þótt hann hafi verið illfær ríðandi mönnum og ófær fyrir hesta undir klyfjum. Þrem árum eftir jarðsigið kemur Árni Helgason, síðar stiftprófatur, á Þingvöll frá Reykjavík og lýsir aðkomunni að gjánni þannig: „Þá mátti ríða ofan Kárastaðastíg, eða að minnsta kosti að teyma þar ofan lausa hesta, en kúfort urðu menn að taka ofan“ og bera ofan urðina á sjálfum sér.

Svo virðist af myndum og lýsingum ferðamanna sem stígurinn hafi verið með steinþrepum, tröppulaga. Enski læknirinn Henry Holland fer um hann sumarið 1810 og segir, að „ofan í gjána liggur einskonar ófullkominn stigi, sem höggvinn er í bergið“, og fjórum árum síðar fer Biblíu-Henderson þar um og segir að þeir hafi bundið upp taumana á hestunum og rekið þá niður á undan sér. „Horfðum við með undrun á það, hversu óhikandi og fimlega þeir stukku þrep af þrepi niður þenna stiga, sem náttúran sjálf hafði smíðað.“

Björn Th. heldur áfram^{B6}:

„Kárastaðastígur var sem sagt eftir sem áður annáluð háskabraut með sprungum og stórbjörgum.“ . . .

„En brátt rann upp vagnaöld. Árið 1897 var tekið

til með miklum sprengingum að víkka gjána efst og ryðja grjóti fram svo akbraut mætti kallast. Var þá jafnframt lagður vegur norður eftir gjánni og trébrú reist yfir útfallið úr Drekkingsarhyl. Varð braut þessi síðar vegur sá sem þjónaði allri umferð til Þingvalla við konungskomuna 1907, á alþingishátíðinni 1930 og Lýðveldishátíðinni 1944...“

Þess má geta að þetta fyrirkomulag var á umferð á Þingvöll til ársins 1967 en þá var bílvegurinn færður í það horf sem nú er, þ. e. umferðin fer framhjá Almannagjá og liggur norðar þar sem kallaðist Tæpistígur.

Drekkingsarhylur og brú neðan hans

Um aðstæður við Drekkingsarhyl segir Björn Th.^{B7}:

„Áður en brú var lögð á haftið neðan hylsins og vegar að henni, skagaði þverhnýptur hraundrangí fram í hylinn að suðaustanverðu, og er líklegt að sakakonum hafi verið fleygt þar fram af“

Ennfremur segir Björn Th.^{B8}:

„Þegar gamla trébrúin var af tekin og steinsteypubrúin gerð, árið 1911, var fosshaftið að mestu

sprengt burt, og síðar, er núverandi brú var steypd og breikkuð frá því sem áður var, hvarf enn meira af klettasnösinni, þaðan sem sakakonum var varpað í hylinn. Grynntist þá hylurinn að sama skapi og er nú ekki nema sakleysislegur pollur hjá þeim ógnarsvelg sem áður var.“

Björn Th. einnig^{B9}:

„Af gömlum myndum og lýsingum að sjá var hylurinn djúpur svelgur, og þar sem haftið að neðan myndaði háa fyrirstöðu, var þar allhár foss en ekki flúð ein, eins og nú er.“

Enn segir Björn Th.^{B10}:

„Drekkingsarhylur var sprengdur með dínamíti til að klastra við hann einhverri ófegurstu brú sem getur.“

Þegar myndir 3 og 4 eru bornar saman er að sjá sömu sérkennin við útfall hylsins nú og voru þegar Mayer gerði mynd sína 1836. Hið þrönga afmarkaða útfall, rennan á mynd Mayers með klettatötum sitt hvoru megin, virðist vera enn til staðar sbr. ljósmyndina nú. Þess má geta að í útfallinu rennur vatnið á sléttri klöpp sem mikið mál væri að dýpka.

Mynd tekin af hylnum fyrir tíma brúargerðarinnar 1897^{D12} sýnir útfallið úr hylnum óglöggt, en ekki er að sjá að vatn hafi staðið hærra í hylnum fyrir brúarsmíðina en eftir hana. Einnig eru til ljósmyndir af Drekkingsarhyl frá tíma trébrúarinnar 1897-1912, sjá mynd 5. Aðkoman að hylnum sunnan megin sést vel og er ekki annað að sjá en vegfyllingin út í hylinn sé eins og nú er sbr. mynd 6. Útfallið virðist einnig vera óbreytt. Ekki er að sjá neina „klettasnös“ sem Björn Th. nefnir, sem hafi verið sprengd síðar vegna vegagerðar. Fleiri myndir frá tíma trébrúarinnar staðfesta það. Það eina sem Björn gæti meint væri drangurinn sem sést á mynd Mayers frá 1836 (mynd 2), og Björn hefur reyndar nefnt áður til þessa sama hlutverks, en með öðru orðalagi (hraundrangí). Þessi staður og lýsing Björns Th. við fullnustu réttlætis fyrri tíma þarna er ótrúleg og líklegur er að aðkoman að hylnum hafi þurft að vera greið og dýpi til staðar og straumur bagaði ekki, sem væri meir í samræmi við lýsingar nafna hans Björns Þorsteinssonar^{A3} hér fyrir. Drangurinn hefur sennilega verið sprengdur í tengslum



Mynd 2. Drekkingsarhylur séður sunnan megin frá. Ferðabók Paul Gaimards frá 1836, teikning: Mayer. Þetta sjónarhorn er vel þekkt og má þar nefna mynd J. Kjarvals með steininn fyrir miðri mynd og hefur hann verið nefndur Kjarvalsklettur. Drangurinn til hægri hafur vafalaust sett svip á umhverfi hylsins, en teiknarinn hefur eflaust eitthvað bætt þar í. Öll hlutföll eru breytt til að ýkja sérkennin og dramatísera þau. Fólkið vinstra megin á myndinni er engan veginn í edlilegu samræmi við steininn. Drangurinn (stapinn) hefur sennilega ekki náð að hylnum heldur verið rétt sunnan hans. Þetta má marka af ljósmynd Howells frá því fyrir tíma allrar vegagerðar þarna^{D11}. Drangurinn var síðar brotinn og lenti undir veginum að brúnni við hylinn.



Mynd 3. Drekkingsarhylur, séð til útfallsins. Ferðabók Paul Gaimards frá 1836, teikning: Mayer.



Mynd 4. Drekkingsarhylur árið 2012. Myndatakan er ekki eins þvert fyrir og er á mynd 3 hér til hliðar því staki steinninn umflotni fyrir miðri mynd hefur fallið niður nýlega og borist fyrir útfallið og getur skyggt á það. Mynd höfundar.



Mynd 5. Trébrúin frá 1897. Valhöll í baksýn á gamla staðnum þar sem hún stóð áður en hún var flutt árið 1929, þangað sem hún stóð lengstum undir Hallinum. Mynd af póstkorti.



Mynd 6. Samanburðar á aðstaðum sem voru við trébrúna. Óvenjulega lítið vatn er í ánni þegar þessi mynd er tekin. Mynd höfundar 2010.

við brúargerðina 1897 vegna vegarins að henni, því hann var bersýnilega í veginum samkvæmt mynd Mayers, og hann var farinn áður en steipta brúin var sett þar 1912. Ekki er að sjá hærri vatnsstöðu í hylnum á tíma trébrúarinnar en sést á ljósmyndum frá seinustu áratugum og sjá má nú. Fullyrðing Björns Th. um breytingar á fosshaftinu vegna brúargerðar 1911 (ætti að vera 1912) eða síðar standast því ekki. Sem fyrr greinir er ekki að sjá að við brúargerðina 1897 hafi nokkuð verið átt við útfall hylsins að heldur. Um aðgerðir þar segir aftur á móti Björn Þorsteinsson sagnfræðingur:

„Hylurinn var dýpri í gamla daga, en var hálfylltur af grjóti við brúargerð.“^{A13}

Bók Björns Þorsteinssonar kom út seinna en bók Björns Th. Nokkra athygli vekur að hann skuli ekki taka upp lýsingar nafna síns á aðgerðum á útfallinu hafi hann talið að þær ættu við rök að styðjast. Það virðist standast miklu betur sem Björn Þorsteinsson segir um aðgerðir við hylinn heldur en tilþrifamiklar lýsingar nafna hans.

Rask vegna vega- og brúargerðar

Einkenni Þingvalla er hversu ógreiðfært er frá náttúrunnar hendi að komast þar um eins og frásagnir manna fyrr og síðar vitna. Sérstaklega var það þegar vagnar og önnur farartæki komu til sögunnar, að þurft hefur einhverjar aðgerðir í landinu til að hægt væri að komast á og um þingstaðinn. Að slíku rak í lok 19. aldar þegar menn stóðu frammi fyrir að koma

umferðinni áfallalaust til Þingvalla úr vestri. Beinast var að fara um Almannagjá og þar var tilkomumesta aðkoma að þingstaðnum. Ekki hefur verið komist hjá nokkru raski því samfara, því svo ógreiðfært var þar skv. lýsingum ferðalanga fyrri tíðar og vitnað hefur verið til hér fyrr. Vart var um aðra beinni leið ofan í gjána að ræða en um hinn forna Kárastaðastíg. Að norðan út úr gjánni niður á Vellina hefur verið vandasamara að útfæra leið. Sá kostur var tekinn að brúa Öxará við útfall Drekkingarhyls. Byrjað var að koma akvegi niður í Almannagjá um Kárastaðastíg 1896 og fyrsta brúin á Öxará var byggð 1897, trébrú í einu hafi 15 m að lengd á hlöðnum undirstöðum sem voru hærri að norðanverðu í brúaropinunni, því þar þurfti að byggja meira undir brúarendann. Óhjákvæmilegt var að sneiða úr eystri barmi gjárinnar fyrir aðkomu að brúnni. Ekki er að sjá að neitt hafi verið átt við Drekkingarhyl, nema að töluverðu af grjóti hefur verið rutt ofaní hann þegar frá útfallinu dró sunnan megin. Sennilega hefur drangurinn fyrrnefndi við suðurenda hylsins verið brotinn þá strax eða fljótlega, því ekki sést hann á þeim myndum sem er að hafa frá tímum trébrúarinnar. Greinarhöfundur þykir sennilegast að hann hafi verið 50-60 m frá suðurenda brúarinnar, þar sem er enn hlykkur á veginum að brúnni. Grjót úr dranginum hefur líklega verið notað undir veginn að hylnum ekki ólíkt því sem gert er enn í dag, að koma efni úr skeringum í uppfyllingar sem styst flutt. Þá hefur mest af sprengingavinnunni við að forma aðkomu brúarinnar átt sér stað. Þessi staða virðist í aðalatriðum vera eins enn í dag, allt frá því brú var smíðuð þar fyrst, sem sjá má þegar ljósmyndir ólíkra tíma eru bornar saman.

Steipt brú við Drekkingarhyl

Árið 1912 var þar sett steipt brú á undirstöður trébrúarinnar. Sú brúargerð, svo skömmu eftir uppsetningu timburbrúarinnar, er sennilega til komin vegna þess að trébrúin hefur þótt harla lítillfjörleg og ekki framtíð í henni, enda höfðu komið fram efasemdir um hana þegar í upphafi. Steipta brúin þjónaði umferðinni þar til að lýðveldishátíðin 1944 stóð fyrir dyrum. Þá var brúin breikkuð á báðar hliðar og er hún þannig enn þann dag í dag. Undirstöður fyrir breikkun brúarplötunnar hafa verið steiptar og jafnframt steipt utanum gömlu hleðslurnar á stöplinum að norðan. Þar með hefur brúin fengið það þunga yfirbragð sem hún hefur nú. Jafnframt breikkun brúarinnar þurfti að rýmka aðkomuna báðum megin að henni. Þá var sneitt úr klettaþilinu og hlaðið utaná kantana á móti. Að sunnan við hylinn var bætt lítills háttar á kantinn (50 m³). Þetta gerði aðkomuna að brúnni beinni fyrir.

Helsta vandamálið við brúarsmíðar er oft hvernig tekst að koma árvatninu fyrir á byggingartíma, svo sem minnst óþægindi verði. Þar sem ánni verður þarna ekki veitt frá brúarstaðinu varð hún að vera í farveginum og þá helst þar sem vinna við stöpla bagast sem minnst af henni. Besti staðurinn var því að halda henni undir miðri brú. Samkvæmt mynd Mayers af útfallinu á hylnum hefði slík staða verið einmitt frá náttúrunnar hendi. Vegna þessa kemur lýsing Björns Th. á aðgerðum við fosshaftið á óvart. Þar sem hann getur ekki heimilda um þetta atriði verður að hafa fyrirvara á því. Það er svo að stöplur brúanna frá 1897 og 1912 voru hlaðnir grjótstallar. Við gerð þeirra 1897 er nokkuð víst að þurft hafi að sprengja eitthvað fyrir þeim og einnig að vinna hleðslugrjótið á staðnum með sprengingum. Slíkar aðgerðir voru þekktar annars staðar frá við brúargerð. Það gæti hafa valdið þeim misskilningi að verið væri að eiga við útfall hylsins rétt ofan við brúna. Ljóst er því, sbr. frásagnirnar hér á undan og af myndum frá því áður en til allra framkvæmda

kom við vegagerðina norður úr Almannagjá, að töluvert rask hefur orðið í gjánni vegna vegagerðar, en ekki er að sjá að fosshaftið, þar sem Óxará fellur úr Drekkingsrhyll niður flúðina undir brúna, hafi verið sprengt. Þörfin á slíku vegna brúarsmíðinnar er heldur ekki ljós. Á teikningu fyrir steypu brúna 1912 er ekki getið um að þurfi að sprengja fyrir nokkru. Í skrifum sínum um Almannagjá vitnar Björn Th. gjarnan til ferðalanga fyrri tíma, en gerir það ekki í því sem hann segir um Drekkingsrhyll eða getur annarra heimilda. Þar virðist gæta mikils misskilnings og er jafnframt að sjá að hann hafi brugðið sér á bak skáldfákinum Pegasus, sem hendir gjarnan þá sem spá í listir. En að einu leyti má taka undir orð hans, þar sem hann segir að núverandi brú sé „einhver ófegurst brú sem getur.“

Mögulegar lagfæringar við Drekkingsrhyll

Óhjákvæmilegt var að nokkurt rask yrði í og við Almannagjá hafi menn viljað eiga þess kost að fara þar um og nota hana til hátíðahalda eins og gert hefur verið þegar haldið hefur verið uppá stórafmæli í sögu þjóðarinnar. Þegar aðgerðir fyrirtíma manna í vegagerð eru metnar nú er ekki að sjá að þeir hafi farið offari við að koma vegi í gegnum gjána. Það sem helst mætti setja út á er að meiri smekkvísi hefði þurft við breikkun brúarinnar árið 1944 og við frágang fyllingarinnar sunnan megin við Drekkingsrhyll allt frá upphafi vegagerðar þar, en líklegt er að bæði tíma- og fjárhagsramminn hafi verið þröngur. Í ljósi þess, sem að ofan greinir, að fosshaftið hafi ekki verið skemmt heldur aðeins að hylurinn hafi verið „hálfylltur af grjóti“ eins og Björn Þorsteinsson sagnfræðingur segir ætti að vera lítið mál að bæta úr því með því einfaldlega að moka upp úr honum. Vegurinn á hylbakkanum væri þá hafður sem mjóstur og hlaðinn steinum sem brattastur, svo nálægð við hylinn yrði sem mest hjá þeim sem ættu leið þarna um og yfir brúna. Steinsteypubrúin, sem nú er þar, er ekkert augnayndi og staðnum ekki samboðin. Best væri að þarna yrði byggð ný brú, sem tæki litlar rútur svona til að mæta undantekningar tilfellum, en væri annars aðeins miðað við umferð gangandi fólks. Breiddin gæti verið svipuð og á núverandi brú (6,5 m) og ekki rétt að þrengja umtalsvert þar að, frekar en nú er vegna hugsanlegra hátíðarhalda. Þarna gæti verið áfram steypu brú, en léttbyggðari yfirbygging en sú sem er þar nú. Tillögu að göngubrú gerði Björn Th. í Þingvallabók sinni^{B14}. Skemmtilegast væri ef gamlar hleðslur fyrri brúa sæjust sem mest, með því að brotin væri steypa utanaf stöplinum norðan megin. Það er skoðun greinarhöfundar að með þessu móti væri hægt að færa hylinn til sem næst upprunalegs horfs. Einnig að aðkoman að honum að sunnan félli vel að umhverfinu. Þá hefði brúin léttara yfirbragð og útfall hylsins myndi njóta sín betur en nú er. ■

Heimildir

- A Þingvallabókin, handbók um helgistað þjóðarinnar, Björn Þorsteinsson, Örn og Örylgur 1986: 1) bls. 21; 3) bls. 35; 13) bls. 35;
- B Þingvellir, staðir og leiðir, Björn Th. Björnsson, Bókaútgáfa Menningarsjóðs, 1. útg. Reykjavík 1984: 2) bls. 55; 5) bls. 68; 6) bls. 69-70; 7) bls. 56; 8) bls. 73; 9) bls. 72; 10) bls. 55; 14) bls. 73
- C Aftökustaðir í landnámi Ingólfs og aftökur dæmdra manna. Páll Sigurðsson, Ferðafélag Íslands Reykjavík 2000: 4) bls. 28-9
- D Ísland Howells, Frank Ponzi, Brennholtsgáfan 2004: 11) bls. 104; 12) bls. 104-5
- Myndir (þar sem ekki er sérstaklega getið aðfanga)
 Íslandsmyndir Mayers 1836, Bókaútgáfan Örn og Örylgur hf, 1986:
 Mynd 1 bls. 60: Almannagjá eftst
 Mynd 2 bls. 62: séð norður yfir Drekkingsrhyll
 Mynd 3 bls. 169: útfall Drekkingsrhylls úr Almannagjá

Fyrirhuguð útboð

Hringvegur (1) um Múlakvísl (tvö útboð) 12-052 og 12-053

Á árinu 2013 áætlað Vegagerðin að bjóða út endurbyggingu brúar á Múlakvísl á Mýrdalssandi ásamt varnargörðum og vegagerð um Múlakvísl. Fyrirhuguð er að bjóða verkið út í tveimur áföngum. Í fyrri áfanga verður boðin út vinnsla á rofvarnargrjóti og bygging um 5 km langra varnargarða. Í síðari áfanganum verður boðin út bygging 162 m langrar brúar ásamt vegagerð á um 2,5 km löngum kafla. Gert er ráð fyrir að verkið verði unnið á árunum 2013 og 2014. Verkefnið er tilkynnt á Evrópska efnahagssvæðinu.

Hringvegur (1) um Hellisheiði 12-051

Á árinu 2013 áætlað Vegagerðin að bjóða út breikkun Hringvegar frá Hamragilsvegamótum austur um Hellisheiði og Kamba, alls rúm 13 km. Frá Hamragilsvegamótum að Kambabrún verður Hringvegurinn breikkaður í þrjár akreinar en fjórar akreinar um Kamba. Gert er ráð fyrir að verkið verði unnið á árunum 2013-2015. Verkefnið er tilkynnt á Evrópska efnahagssvæðinu.

Niðurstöður útboða

Þingskálavegur (268)

2012-2013 12-046

Tilboð opnuð 6. nóvember 2012. Endurbygging 5,2 km Þingskálavegar frá Örylgsstaðamelum að Svínhaga, ásamt útlögn klæðingar.

Helstu magntölur eru:

Fylling	6.950 m ³
Fláafleygar	4.150 m ³
Neðra burðarlag	8.300 m ³
Efra burðarlag	4.600 m ³
Ræsi	120 m
Tvöföld klæðing	35.150 m ²
Frágangur fláa	40.300 m ²

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. júlí 2013.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
9	Jökulfell ehf., Kópavogi	77.222.500	116,7	23.323
8	Suðurtak ehf., Borg, Grímsnesi	73.588.670	111,2	19.689
7	Hálsafell ehf., Reykjavík	71.820.050	108,5	17.920
6	Ræktunarsamband Flóa og Skeiða ehf., Selfossi	68.451.400	103,4	14.551
---	Áætlaður verktakakostnaður	66.200.000	100,0	12.300
5	Framrás ehf., Vík	63.424.500	95,8	9.525
4	Gröfutækni ehf., Flúðum	61.434.325	92,8	7.534
3	Vörubílstjórastjórnun Mjólnir., Selfossi	60.981.150	92,1	7.081
2	Bíladrangur ehf., Vík	54.565.100	82,4	665
1	Þjótandi ehf., Hellu	53.900.000	81,4	0

Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaraust. Það eru auglýsingar útboða sem gefa endanlegar upplýsingar.

Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdaedeildar.

Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
12-053 Hringvegur (1) um Múlakvísl, brúargærð og vegagerð	2013
12-052 Hringvegur (1) um Múlakvísl, varnargarðar	2013
12-051 Hringvegur (1) um Hellisheiði	2013
12-030 Norðausturvegur (85), Bunguflói - Vopnafjörður, endurútboð	2013
Auglýst útboð	Auglýst: Opnað:
12-050 Niðurrekstrarstaurar fyrir brú á Kjálkafjörð	19.11.12 04.12.12
Útboð á samningaborði	Auglýst: Opnað:
12-049 Hafnarfjarðarvegur (40), strætórein við Fífuhvamsveg	22.10.12 06.11.12
12-046 Þingskálavegur (268), 2012-2013	22.10.12 06.11.12
12-031 Álftanesvegur (415), Hafnarfjarðarvegur - Bessastaðavegur	07.08.12 18.09.12
11-055 Vaðlaheiðargöng, eftirlit	25.06.12 08.08.12
11-018 Vaðlaheiðargöng	28.03.11 11.10.11
Samningum lokið	Opnað: Samið:
Ekki hefur verið lokið við neina samninga frá því síðasta tölublað kom út	
Forval í vinnslu	
12-045 Norðfjarðargöng, forval	13.11.12
Útboð fellt niður, öllum tilboðum hafnað	
12-042 Mjóafjarðarferja 2012-2015	21.08.12

Auglýsingar útboða

Niðurrekstrarstaurar fyrir brú á Kjálkafjörð 12-050

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í framleiðslu og flutning á niðurrekstrarstaurum undir brú á Kjálkafjörð á Vestfjarðavegi.

Helstu magntölur eru:

Framleiðsla niðurrekstrarstaura	880 m
Flutningur niðurrekstrarstaura	160 tonn

Áætluð verklok eru 9. mars 2013.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Borgarbraut 66 í Borgarnesi og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 19. nóvember 2012. Verð útboðsgagna er 2.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 4. desember 2012 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

Niðurstöður útboða

Hafnarfjarðarvegur (40), strætórein við Fífuhvamsveg 12-049

Tilboð opnuð 6. nóvember 2012. Breytingar á aðrein Fífuhvamsvegur við Hafnarfjarðarveg í Kópavogi. Í verkinu felst að Fífuhvamsvegi verður breytt næst Hafnarfjarðarvegi á um 280 m löngum kafla, beygjan gerð krappari þar sem vegurinn kemur að Hafnarfjarðarvegi og aðreinin lengd til norðurs. Einnig verður gerð forgangsrein fyrir strætisvagna með breikkun Hafnarfjarðarvegur milli aðreina við Arnarnesveg og Fífuhvamsveg á um 180 m löngum kafla.

Helstu magntölur eru:

Skering	6.500 m ³
Fylling og fláafleygar	3.600 m ³
Burðarlag	2.600 m ³
Malbik	2.600 m ²
Ljósastaurar	13 stk.

Verkinu skal að fullu lokið 15. júní 2013.

nr.	Bjóðandi	Tilboð (kr.)	Hlutfall (%)	Frávik (þús.kr.)
8	Óskatak ehf. og Arnarverk ehf., Kópavogi	56.254.700	108,0	15.007
7	Jökulfell ehf., Kópavogi	54.866.500	105,3	13.619
6	Grafa og grjót ehf., Kópavogi	54.708.000	105,0	13.460
5	Hálsafell ehf., Reykjavík	52.293.175	100,4	11.046
---	Áætlaður verktakakostnaður	52.100.000	100,0	10.852
4	Ísar ehf., Reykjavík	50.927.750	97,8	9.680
3	Ístak hf., Reykjavík	48.489.822	93,1	7.242
2	Loftorka Reykjavík ehf., Garðabæ	42.425.000	81,4	1.177
1	Urð og grjót ehf., Reykjavík	41.247.600	79,2	0

Forval í vinnslu

Norðfjarðargöng, forval 12-045

Fyrir kl. 16 þriðjudaginn 13. nóvember 2012 höfðu borist gögn frá þremur aðilum með ósk um þátttöku í forvali vegna Norðfjarðarganga:

Ístak hf.

Mestostav as og Suðurverk hf.

IAV hf og Marti Contractors ltd.

Heimilt var að pósthleggja gögn fyrir kl 16 13. nóvember 2012 og getur þess vegna verið von á fleirum.